Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2435

26. 09. 95

Antrag

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Halo Saibold, Gila Altmann (Aurich), Rainder Steenblock, Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Gerald Häfner, Christine Scheel, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Erhalt der freifließenden Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Die Bundesregierung wird aufgefordert, im Rahmen der Verwirklichung des Projektes des Bundesverkehrswegeplans Nr. 18 (Vordringlicher Bedarf) den Erhalt des gesamten Ökosystems „freifließende Donau" als absolut prioritäre Zielsetzung zu beachten.

2. Im Gegensatz zu der von der Rhein-Main-Donau AG favorisierten staugestützten Lösung des Donauausbaus zwischen Straubing und Vilshofen ist auf einen Ausbau mit Staustufen und auf den Bau eines Seitenkanals zu verzichten.

3. Statt dessen soll ein Ausbau mit flußtechnischen Maßnahmen realisiert werden, der sich auf maximale Ausbauziele der Schifffahrtsrinne von 2,50 m Tiefe und 70 m Breite beschränkt.

4. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich dafür einzusetzen, daß das laufende Raumordnungsverfahren gestoppt wird und statt dessen ein Raumordnungsverfahren auf der Basis flußtechnischer Alternativen eingeleitet wird, bei dem umfassende Kosten-Nutzen-Untersuchungen der Projektvarianten Nullvariante und flußtechnischer Ausbau erstellt werden.

Bonn, den 4. September 1995

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Halo Saibold
Gila Altmann (Aurich)
Rainder Steenblock
Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn)
Gerald Häfner
Christine Scheel
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller und Fraktion

Begründung

1. Ungeachtet der Zielsetzung, Verkehr von der Straße auf die umweltverträglichere Schiene und Binnenschiffahrt zu verlagern, muß sich die Binnenschiffahrt auch weiterhin den natürlichen Gegebenheiten anpassen. Anderenfalls wäre die Binnenschiffahrt nicht mehr als ökologisch verträglich zu bezeichnen. Das Schiff muß dem Fluß angepaßt werden, nicht umgekehrt.

2. Der geplante Ausbau der Schiffahrtsrinne mit einer Tiefe von 3,20 m und einer Breite von 100 m, gegebenenfalls 90 m, ist nach Ansicht angesehener Fachleute äußerst problematisch für die Ökologie des Flusses und seiner Auen sowie für das Naturschutzgebiet Isarmündung. Er basiert auf überholten Ausbauplänen, die zum Teil noch in die Stalin-Zeit zurückreichen, angesichts der politischen Veränderungen ab 1987 im früheren Ostblock aber revidiert wurden. Die Internationale Donaukommission hat 1988 in Budapest folgende Ausbauziele für den bayerischen Donauabschnitt festgelegt:

   - 2,80 m in bestehenden Staustrecken,
   - 1,95 m in freifließenden Flußabschnitten mit felsigem Untergrund und
   - 1,85 m in freifließenden Flußabschnitten mit lockerem Untergrund.

3. Darüber hinaus muß es Ziel sein, die Flußauen zwischen Straubing und Vilshofen wegen ihrer hervorragenden ökologischen und ökonomischen Bedeutung (Selbstreinigung des Flusses, Grund- und Hochwasserschutz) zu erhalten. Entsprechende Forderungen dokumentiert auch der Regionalplan Donau-Wald, der auf der Grundlage des Landesentwicklungsplans erstellt wurde.

4. Eine Ausbautiefe der Schiffahrtsrinne bis zu 2,50 m ist ausreichend, weil auch in anderen Donauabschnitten während eines Drittels des Jahres der Wasserstand unter diese Marke fällt. Eine Ausbautiefe von 2,50 m im Bereich der deutschen Donau reicht daher völlig aus und würde bei einer Breite von 70 m eine Anpassung an den Standard der österreichischen Donau, ausreichend für den uneingeschränkten Begegnungsverkehr von Zweierschubverbänden, darstellen. Größere Schiffe können auf dem anschließenden Rhein-Main-Donau-Kanal ohnehin nicht fahren.

5. Hinzu kommt, daß sich die Binnenschiffahrt in einem Wandlungsprozeß befindet, weg vom Massengütertransport mit Viererschubverbänden zugunsten des Transports höherwertiger Güter mittels Containerschiffen. Für Containerschiffe können Abstriche beim Ausbau der Schiffahrtsrinne in Kauf genommen werden. Für größere Schiffe, die von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer durchfahren, bietet sich der Seeweg an, zumal große Schiffe ohnehin nur zwischen Regensburg und Passau, nicht aber durch den Rhein-Main-Donau-Kanal und durch die Wachau fahren können. Selbst am Rhein können auch heute

kaum entsprechend große Schiffe bzw. Viererschubverbände beobachtet werden.

6. Äußerst fragwürdig ist es, daß im derzeit laufenden Raumordnungsverfahren nur die Ausbaupläne der Rhein-Main-Donau AG geprüft werden. Das widerspricht auch Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, zumal in den vergangenen Jahren versucht wurde, die derzeitigen Ausbaustandards am Deutschen Bundestag (und am bayerischen Landtag) vorbei lediglich durch ministerielle Anordnungen festzulegen.

7. Die Fortsetzung des gegenwärtigen Raumordnungsverfahrens erscheint daher als nicht sinnvoll. Ein neues Raumordnungsverfahren ist nur sinnvoll auf der Basis eines rein flußtechnischen, ökologisch schonenden Ausbaus sowie der Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses verschiedener Varianten (Nullvariante, flußtechnischer Ausbau).

8. Generell erhöhen Staustufen die Gefahr von Hochwässern. Gerade in Passau ist die Vorhersage der Auswirkungen von flußbaulichen Eingriffen durch das Zusammentreffen von drei Flüssen besonders schwierig (Beschleunigung der Hochwasserwelle der Donau). Hinzu kommt, daß verschiedene Brücken im Bereich der Ausbaustrecke nach Ablauf ihrer Restnutzungsdauer baulich erheblichen Veränderungen unterzogen werden müssen, auch wenn die Bundesregierung laut Antwort auf eine entsprechende Anfrage (Drucksache 13/1815) diese Problematik „erst zu gegebener Zeit ... mit den Baulastträgern verhandeln wird, um zu einer akzeptablen Lösung zu kommen".

9. Die Entwicklung flachgehender, trotzdem aber leistungsfähiger Schiffe ist bis heute nicht abgeschlossen und bietet noch erhebliche Reserven.



Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333